Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4732**

17. Wahlperiode 09. 02. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Feuerwehrführerschein – Sicherheit im Verkehr und Rechte für Ehrenamtliche

Ohne eine unbürokratische und kostengünstige Regelung für Feuerwehren und Hilfsdienste werden durch den Generationenwechsel der Ehrenamtlichen zu wenige Inhaber der neuen Fahrerlaubnisklasse C1 zur Verfügung stehen, um die ständige Einsatzbereitschaft zu gewährleisten. Wir begrüßen daher das Bemühen, die Mobilität der freiwilligen Feuerwehren, der Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste sicherzustellen. Auch die Einbeziehung von Anhängern in eine solche Regelung ist richtig und wichtig.

Bereits im Jahr 2009 ist mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetztes dazu eine gesetzliche Grundlage geschaffen worden. Der Deutsche Feuerwehrverband e. V. zusammen mit Vertretern der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW), des Deutschen Roten Kreuzes e. V. (DRK), der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft e. V. (DRLG) und des Arbeiter-Samariter-Bundes Deutschland e. V. (ASB) sowie den zuständigen Fachpolitikern der großen Koalition der Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben 2010 den Weg für einen Feuerwehrführerschein freigemacht. Es ist ihnen gelungen, eine sinnvolle, attraktive und vor allem EU-rechtskonforme Lösung zu schaffen, die den Freiwilligen Feuerwehren hilft, die Verkehrssicherheit fördert und das Ehrenamt stärkt.

Dieser Beschluss enthielt unter anderem die Möglichkeit, nach einer Frist von zwei Jahren bei Mitgliedschaft in einer Organisation, die Sonderfahrberechtigung in einen regulären C1-Führerschein umschreiben zu lassen.

Da das Führen eines Einsatzfahrzeugs bis 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse erhebliche Anforderungen stellt, sieht der Beschluss vor, dass bei Fahrzeugen ab 4,75 Tonnen zulässiger Gesamtmasse ausgebildete Fahrlehrer die Fahrfähigkeit überprüfen. Der aktuelle Gesetzentwurf der Bundesregierung fordert lediglich eine organisationsinterne Prüfung für das Fahren von Einsatzfahrzeugen, was nicht nur Verkehrssicherheitsverbände sehr kritisch bewerten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der Stand der Umsetzung des Bundestagsbeschlusses zum Gesetzentwurf auf Bundestagsdrucksache 16/13108, der eine Sonderfahrberechtigung für Fahrzeuge bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 Tonnen bzw. 7,5 Tonnen unter vereinfachten und kostengünstigen Bedingungen bei der Ausbildung und Prüfung schafft?

2. Wie ist der Stand der Umsetzung der Rechtsverordnung, die es aufgrund des § 2 Absatz 10 Satz 5 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) i. V. m. § 6 Absatz 1 StVG den obersten Landesbehörden erlauben soll, Mitgliedern der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste, Fahrberechtigungen zu erteilen, die zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 Tonnen berechtigen?
3. Was sind die Gründe für eine etwaige Nichtumsetzung der in Frage 2 genannten Rechtsverordnung, die es Landesbehörden erlaubt hätte, Helfern Fahrberechtigungen zu erteilen, die sie zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 Tonnen berechtigt hätten?
4. Welche Bundesländer haben auf Grundlage des § 2 Absatz 10 StVG eine Regelung geschaffen, die nach Landesrecht es den Mitgliedern der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste erlaubt, Fahrberechtigungen, die zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 Tonnen zu erteilen, wenn die Inhaber der Fahrberechtigung seit mindestens zwei Jahren im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis der Klasse B sind und von Mitgliedern der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste für das Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 Tonnen ausgebildet worden sind und in einer praktischen Prüfung ihre Befähigung nachgewiesen haben?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die massiven Proteste der Verkehrssicherheitsverbände gegen eine von ihr geplante organisationsinterne Ausbildung und Prüfung für das Fahren von Einsatzfahrzeugen bis zu 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass, nach dem Kabinettsbeschluss, Kollegen lediglich nach einer kurzen Einweisung entscheiden sollen, ob Helfer Einsatzfahrzeuge bis zu 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse unter Einsatzbedingungen fahren dürfen und damit die traditionelle Trennung zwischen Ausbildung und Prüfung aufgehoben wird?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedenken, der Kabinettsbeschluss zum sogenannten Feuerwehrführerschein vom 15. Dezember 2010 kollidiere mit Europäischem Recht, insbesondere mit der 2. und 3. EU-Führerschein-Richtlinie, deren Hauptziel die Harmonisierung des europäischen Verkehrsraumes ist, aber auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen soll?
8. Gibt es zur Vereinbarkeit mit Europäischem Recht eine aktuelle Stellungnahme der Europäischen Union, und wenn ja, wie lautet diese?
9. Warum lehnt es die Bundesregierung ab, den Ehrenamtlichen einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, indem sie den jungen Menschen die Möglichkeit bietet, nach einer Frist von zwei Jahren bei Mitgliedschaft in einer Organisation ihre Sonderfahrberechtigung in einen regulären C1-Führerschein umschreiben zu lassen?
10. Wie bewertet die Bundesregierung zum Beispiel den Begriff „technische Hilfsdienste“ in ihrem Kabinettsbeschluss, und sollte dieser Begriff nicht durch die Bezeichnung „Technisches Hilfswerk – THW“ ersetzt werden, um sicherzugehen, dass die Sonderregelung nur für eine genau definierte Zielgruppe geschaffen wird?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 1994, dass bei Einsatzfahrten mit Sonderrechten ein achtmal so hohes Risiko besteht, einen Verkehrsunfall mit Schwerverletzten zu verursachen?

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Meldung der Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen bezüglich der innerhalb eines Jahres um 25 Prozent gestiegenen Zahl der Unfälle, die von Feuerwehrfahrzeugen im Einsatz verursacht wurden, angesichts der Tatsache, dass die Unfallfahrenden im Gegensatz zu den Plänen der Bundesregierung über eine Fahrschulausbildung verfügen?
13. Welche Daten liegen der Bundesregierung vor, die eine Aufteilung der Unfallzahlen auf Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren und der Berufsfeuerwehren ermöglichen?
14. Wie hoch ist der Anteil der Rettungsdienstfahrten bei den von Feuerwehrfahrzeugen verursachten Unfällen?
15. Warum wird in der Neuregelung die nähere Ausgestaltung der Sonderfahrtberechtigung ohne nähere Konkretisierungen auf die Landesregierungen übertragen, und befürchtet die Bundesregierung nicht, dass die Übertragung nicht geeignet ist, die einheitlichen Standards im Bereich der Verkehrssicherheit zu gewährleisten?
16. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der DLRG bundesweit einheitliche Regelungen für das Ausbildungsfahrzeug, die Eingangsqualifikationen und das Mindestalter der Teilnehmer, die Qualifikation und das Mindestalter der Ausbilder und Prüfer, die Ausbildungsinhalte, die Ausbildungsdauer und die Prüfungsinhalte festzusetzen, da alle Hilfsorganisationen und das THW ihre Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften zentral und bundeseinheitlich festlegen?
17. Hat das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bereits untersucht, ob der zu erwartende Mangel an Einsatzfahrern tatsächlich auf eine Umstellung der Fahrerlaubnisklassen im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 91/439/EWG (Führerschein) beruht, und wenn nein, warum nicht?
18. Hat das BMVBS bereits ausreichend geprüft, wie man mehr Helfern eine Fahrerlaubnis höherer Klassen finanzieren kann, und wenn ja, wie sehen die Entwürfe aus?
19. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, eine Möglichkeit zu schaffen, wie ehrenamtliche Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren und der anderen im Gesetzesentwurf genannten Organisationen zu günstigen Kosten eine reguläre Fahrerlaubnis der Klasse C1 bzw. C1 E erwerben können, die sie dann auch privat nutzen könnten?
20. Wie hoch ist der Anteil an Löschfahrzeugen über 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse an der Gesamtzahl der Löschfahrzeuge bei Freiwilligen Feuerwehren?
21. Wie viele Fahrzeuge bei den Freiwilligen Feuerwehren und dem THW (bitte getrennt auflisten) gibt es, die nur mit der Fahrerlaubnis der Klasse C1 gefahren werden dürfen?
22. Wie bewertet die Bundesregierung die unterschiedliche Behandlung von hauptberuflich tätigen Personen und ehrenamtlich tätigen Mitgliedern, die durch die Sonderregelung eine wesentlich geringere Anforderung zum Fahren von Einsatzfahrzeugen benötigen?
23. Wird die Sonderfahrberechtigung bundesweit gültig sein, um länderübergreifende Katastrophenhilfe zu ermöglichen, und wenn nicht, warum nicht?

24. Welche weiteren Initiativen wird die Bundesregierung ergreifen, um das Ehrenamt zu stärken und mehr junge Menschen für die Arbeit von Freiwilligen Feuerwehren und anderen Hilfsdiensten zu begeistern?

Berlin, den 9. Februar 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333